

環日本海経済圏の視点の変換

——「補完関係」から「平準化」へ——

The Change of the Viewpoint on the Japan Sea Rim:
From Complementary to Equal Relations

金 田 一 郎
Ichiro KANEDA

序 ——「補完関係」という危険な伏線——

この一、二年の間に「環日本海経済圏」に対する一般的な認識はかなり高まってきた。

一方で、「日本海」の名称の是非についての議論も持ち上がりつつあるが、それは、ある意味で「環日本海経済圏」に対する圏域内の関心の強さの高まりを示すものと、言えなくもない。

名称については、「東海（トンヘ）」は韓国語であり、「日本海」は日本語である、という割り切り方もあろうが、経済的国境と共に、言語の境界（国境）も薄れつつあることを考えると、圏域として共通の意味をもった言葉を別に創ることも（関係各国語において二本立ての名称の設定）、発展的対応として重要であろう。

「日本海」が、日本の近海だけでなく韓国の領海も含めた概念であることを考えると、更に日本語を学習する外国人が増えつつある現状を考えると、「『日本海』は日本語である」という古典的対応は、時代に合わなくなっているのかも知れない（同様の問題は、「インド洋」、「アラビア海」、「メキシコ湾」、「フィンランド湾」、「イギリス海峡」についてもやがて起きてくるであろう）。多少意味合いが違おうが、現に、「トルコ風呂」という日本語の使用に対してもトルコ政府から抗議が出て使用されなくなったし、B型肝炎ウィルスの抗原に対する

「オーストラリア抗原」の語も「HB抗原」に替えられた。

確かに、言語の国境が薄れてきたことを感ぜざるを得ないし、しかも、漢字文化圏においては、漢字の使用を通してなおさらそれが薄れてきている。大度をもって建設的な方向で、圏域として協力し共通の呼称を考えるとすれば、「環日本海経済圏」の形成を促す大きな契機となり得るであろう。また、協力の実績を作ることになろう。

ところで、実は、名称よりももっと「覇権」につながる可能性、恐れのある要因がある。それは、「日本の大型技術」、「韓国の中型技術」、「中国の良質の労働」、「ロシアの自然資源」、「北朝鮮の自然資源、良質の労働」などの「補完関係」が「環日本海経済圏」成立の条件である、といった見解が、政財界のかなりの人々によって未だに主張されていることである。それを主張している人々に他意のないことは確かであるが、それが、1930年代の、宗主国・植民地間の補完関係による経済ブロックと同じものにつながる危険性を孕んでいること——危険な伏線の存在することに注意する必要があるであろう（実は、筆者自身も、かつてこの見解に依拠していた）。言わば、再版ブロック経済である。詳しくは、次節以下で論ぜられる。

では、「補完関係」のほかに「環日本海経済圏」成立の条件、更にその本質と考えられるものは何であろうか。

筆者は、圏域内の経済的「平準化」、更に言うなら、それに基づく基本的な意味での分権化、本質的な意味での水平分業化であると考ええる。

そもそも、市場経済は、分権制を前提とする。すでに萌芽の見られる、商品の多様化によるマス・プロダクションから注文生産への移行（コンピュータがそれを可能にする）の趨勢は、この前提を一層強めるものと思われる。

多くのアジア諸国が、19世紀後半の近代化へのテイク・オフに成功し得なかった大きな要因は、多分に稲作水利社会に起因する、集権的なアジア型専制の状態に止まっていたために、本来「無政府的」とも言われる分権的な資本主義社会への移行がスムーズに行きにくかったことである、と思われる。

それに対して、日本は、アジアの中では例外的にヨーロッパの場合に近い封

建制を経験した。⁽¹⁾ この封建制という分権制が、同じく基本的に分権的な資本主義への移行を橋渡しし、スムーズに行わしめた、ということができる。

圏域内の平準化が、垂直的な支配・被支配のない本来の共同市場をもたらすものと思われる。「補完関係」を克服し、この平準化への努力をすることが、「環日本海経済圏」形成の前提条件になると思うのである。因みに、国内的には、一極集中否定の形で平準化が求められているのに、国際的には平準化が国益を損う、とするのは、整合性を欠く。

本論では、「生産システム」、「平準化」、平準化に関する「エントロピー」、経済圏形成の条件としての「近接性」、近接性を強める「環構造」、そして平準化地域を分節する「カタストロフィー」の6語が、キー・ワードとなる。

この6つのキー・ワードを使って、ロシア、韓国、中国、北朝鮮、日本などの各国経済論の単なる集成を超えて、一つのシステムとしての「環日本海経済」の経済論——「環日本海経済論」そのものの構築を試みたい、と思う。あくまで、試論である。

(本稿の内容が学際的研究である関係上付言するが、数式の部分は飛ばしていただいて結構である。尚、() は説明又は言い換えを、[] は補足的語句若しくは省略可能な語句又は小見出しを示す。)

1. 「補完関係」の再検討

〔EU との比較〕

まず最初に留意すべきことは、「環日本海経済圏」にはEUのような共通の文化的背景がないことである。⁽²⁾

EUの基盤となっている西欧社会には、ヘレニズム、ヘブライズムの伝統を受け継ぐ二千年来の共通の文化的背景があるが、「環日本海経済圏」にはそれに相当するものがない。

「環日本海経済圏」においては、例えば言語に関しても、インド・ヨーロッ

パ語族に属するロシア語はともかくとして、「同種同文」と言われてきた中国語と日本語も、前者はシナ・チベット語族に属し、後者はアルタイ諸語に近い⁽³⁾とされるように、比較言語学的には両者は全く相異なる存在である。宗教、思想に関しても多様であり、複雑である。つまりは、「環日本海経済圏」にはEUのような共通の文化的背景がないのである。

そこで、唯一の拠り処として経済的「補完関係」が強調されることになる。現在、一般的に未だその傾向が強い。

〔日本、韓国の技術〕

前述のように、政財界の人々などの間で今もってよく言われることは、日本の高度・大型技術と資本、韓国の中型技術と資本、ロシアの自然資源、中国の良質の労働、北朝鮮の良質の労働あるいは自然資源を結びつけば、互いに足らざるものを補い合う形でおのずから経済圏が形成される、とするものである。実は筆者自身も、かつてこの見解に依拠していた。

しかし、その意味の「補完関係」をもし恒久的な協力形態と考えるとすれば、それは、日本の立場からのみ見た一面的な我田引水の論理と言わざるを得ない。

「環日本海経済圏」の成立の条件とされているところを見ると、やはり一時的なものではなく、恒久的・固定的なものと考えられているのであろう。それは、基本的には、相変わらず発展途上国を稼ぎの場とし、日本の下請け・系列下に組み入れようとする思想の延長であり、それから抜け出ていないような気がする。環日本海地域に関して大ざっぱな「垂直貿易」、「工程分業」が強調されるのも、まさに同工異曲である。

このような行き方は、現在、国際的に一般化しつつある常識からも外れ、現に、日本企業の進出先である東南アジアでも反発を受けつつある。

更に仔細に見ると、この「補完関係」論は、物理的にもかなり固定的な把え方——固定的な図式と言わざるを得ない。

環日本海地域で日本だけが高度技術をもつことが前提されているが、全体として見た場合、よく指摘されるように日本の技術自体それほど底の深いもので

はない。例えば、先端技術の中で日本のお家芸と言われるコンピュータのハード、特に半導体の技術についても、得意なのは比較的取組み易い記憶素子の分野である。それに対して、コンピュータの心臓部分であり、ソフトとの結びつきの強いCPU（制御、演算、主記憶の装置）を縮小しLSI上にパックにしたMPUとなるとアメリカの独壇場であり、日本は歯が立たない、といった具合である。従って、環日本海地域で日本が技術的に絶対優位の立場にあると考えるのは、いささか思い上がりである。ある程度の技術水準にある国ならば、比較的短時間に日本に追いつくことはそう難しいことではない。

現に韓国は、技術の色々な分野で日本に迫ってきている。確かに、例えば自動車の部品の製造で重要な存在になっている金型の精度といった話になると、韓国はまだ日本に及ばない。⁽⁴⁾ しかし、日本の金型の精度の秘密は、コンピュータを組み込んだCNC工作機械の活用と、CAD（コンピュータによる設計）、CAM（コンピュータによる製造）の活用にあり、それらの技術も元はと言えばアメリカなどから導入したものである。韓国の技術進歩も次第に、社会的生産プロセスの川上に及んでいくであろうが、それを考えると、「日本の高度・大型技術」、「韓国の中型技術」といった固定的な捉え方ははなはだ危険である。日本の技術が基本的には外国から導入した技術の改良——改良型技術であり、改良型技術は、比較的短時間に他に追いつかれるのだ、ということを忘れてはならないであろう。

更に、環日本海地域のための技術をもつのは、日本や韓国だけではない。アメリカ、ドイツなど、環日本海地域以外の地域である欧米の企業も、中国、ロシアに盛んに進出しつつあり、当然日本と競合的な関係になろうとしている。

また、ロシア自体、その宇宙技術を例に引くまでもなく、基礎的科学技術の水準の高い国であることを忘れてはならないであろう。社会的生産システム、流通システムのリストラ（再構成）がなされれば（すでにその方向に進みつつある）、シベリアの自然資源開発に必要な「大型技術」の開発・創造が始まるであろう。

〔中国の労働、技術〕

環日本海地域の労働についても、「中国に良質の労働がある」という考え方の中に、「良質の労働を安く使う」という含みがないであろうか。何故なら、単に良質の労働なら、何も中国へ行かなくても日本にもあるからである。

また、中国が、いつまでも「良質労働の供給者」に甘んじていなければならない理由もない。現に、中国政府もすでにその事に気がついているようである。

中国は、1994年3月25日、国務院第16回常務会議で採択された「中国産業政策要綱」の中で、「機械電子、石油化学、自動車および建設業の発展を速め、これらを国民経済の支柱産業にするよう努力する」旨を定めている。⁽⁵⁾ ここでは、機械電子や自動車の、単なる組立て産業でなく、部品生産を含め川上から川下までの社会的生産プロセスが長く複雑な、言わば「複雑軽工業」、「複雑重工業」、そして後にも触れるが、恐らく新素材産業との関連を想定していると思われる「石油化学」、また、インフラ整備との関連を想定していると思われる「建設業」を、「支柱産業」としているようである。その方向は、例えば中国の自動車産業に関して、中国国家計画委員会の葉青副主任が6月16日の国務院報道弁公室主催の記者会見で行った公式声明にも窺うことができる。すなわち、同副主任は、その声明の中で次のように語っている。⁽⁶⁾

「今後完成車プロジェクトの外資導入による新設を審査、認可する際、同等の条件の下では、この先二年わが国と自動車部品の生産で、比較的うまく協力している外国企業を優先的に考慮する。」

自動車の組立てだけでなく更に部品へ、というように、国内生産を川下から川上に拡充して行こうというわけである。

経済のテイク・オフのために外国の資本、技術の活用はするが、いつまでも下請けの立場に甘んじてはいない、という意気込みが感じられる。

中国は、重要技術装置の国産化率も着々と高めている。例えば、火力発電機の国産比率は80%、合成アンモニア・プラントのそれも80%に達していると言われている。⁽⁷⁾

なお、北朝鮮については、十分な情報が得られないのではっきりしたことは

分らないが、重化学工業の基礎的な生産能力はある程度の水準にあるものと思われるので、これも、社会的生産システム、流通システムのリストラがなされれば、かなり速い技術発展、経済発展の可能性はあるものと思われる。

〔「補完関係」説の克服〕

いずれにせよ、生産要素の単純な「補完関係」を「環日本海経済圏」を形成する楔機とする発想は、かつての、宗主国の植民地に対する意識、1930年代の閉鎖的、排他的なブロック経済の発想に通じる危険性を孕んでいる。或いは、他意はなくても、知らず識らずのうちにそのようなものにつながる危険性を孕んでいると言わねばならない。言わば、思考上の陥穽である。筆者自身、思考変換した所以である。

また、最近、「補完貿易」という言葉をよく耳にするが、それは、過剰形容であり、トートロジーである。そもそも「貿易」はすべて補完的なものである。およそ、補完的でない貿易などというものが有り得ようか。

いわゆる「補完関係」は、敢えて経済圏を作らなくても、必要な場合は、そして自由を阻害するような力を加えさえしなければ、おのずと形成されるものである。ただ、その「補完関係」は飽くまで過渡的なものであって、なろう事なら、むしろ出来るだけ早く対等な関係に向かって克服さるべきものである。

「補完関係」に基づく「経済圏」の発想の中に、「補完関係」を固定化、恒久化しようとするものが潜んでいることに危険性を感じるのである。特に「中国の良質の労働」といった言葉に、端的にその危険性を感じるのである。

さて、「環日本海経済圏」の特徴を「補完関係」以外に求めるとすれば、どうなるであろうか。それについて、次に述べる。

2. 「平準化」が経済圏を作る

〔生産システムと仮設の設定〕

いわゆる「環日本海経済圏」の構成員は、一般に、〔北から〕ロシア極東地

域、中国東北部、北朝鮮、韓国、日本ということになる。この地域は、先に触れたように、例えばEUのような共通の文化的基盤というものがない。ただ、科学技術、更に根本的には基本的な〔社会的〕知的生産システムがどの構成員（国、地域）にもある程度の水準に形成されており、それに対応して、経済体制の違いはあっても産業連関システム、更に広く基本的な〔社会的〕物的生産システムがある程度の水準に形成されている。その事がむしろ経済圏形成の基盤となり得る。共通の文化的基盤はなくても、共通の基本的〔社会的〕知的基盤、それに対応して共通の基本的〔社会的〕生産基盤はある、ということである。

ここで、その考え方の方向で議論を進めるために、一つの前提、二つの仮定を設け、そこから一つの帰結を導き、それを提示しておく。前提、仮定の全体を「仮説」とする。

前 提 〔社会的〕生産システムを、〔社会的〕知的生産システムと〔社会的〕物的生産システムの二層に分けて捉える。

仮定1 知的生産システムと物的生産システムは相互的な関係にあり、それぞれの水準はある程度対応し合っているが、前者が後者を規定する力は、後者が前者を規定する力より強い。

仮定2 基本的な〔社会的〕知的生産システムが、連続するある空間的範囲内でそれぞれ一定水準以上にある場合は、それらは相対的に最も高い水準の部分に収斂し（カタストロフィー）、従ってその最も高い部分に平準化する傾向がある。

帰 結 仮定1、2から、基本的な〔社会的〕知的生産システムが、連続するある空間的範囲内でそれぞれ一定水準以上になれば、それらは、相対的に最も高い水準の部分に平準化するが、それと同時に、〔社会的〕物的生産システムも、その空間的範囲内で相対的に最も高い水準の部分に平準化する。

いずれ別稿で、環日本海地域における現実の経済的事象を考察し、その中で、この仮説を検証し、跡づけたいと思う。

「帰結」は、仮定1、2が個別に十分検証されれば当然成り立つことは言うまでもないが、それ自体ズバリ直接的に検証されてもよい。

直接に目的とするところは、環日本海地域に関する考察、検証であるが、この一連の仮説、帰結は、一般的にもある程度認められる事柄である。

〔前提について〕

社会的生産システムを知的生産システムと物的生産システムの二層に分ける発想は、ソフトとハードに分ける発想とアナロジカルと言ってよい。しかし、より正確には、ギリシア哲学以来の形相 ($\epsilonἶδος$) と質料 ($\hbar\lambda\eta$) の分け方の発想に近い。社会的生産の構造に関わる概念だからである。

モノ（質料）はカタチ（形相）を与えられることによって現実の存在となっている。経済的物財も、知的生産システムを与えられることによって物的生産システムになり得るのであり、ここには、仮定1への予見的伏線がある。

〔仮定1について〕

ここに言う「〔社会的〕知的生産システム」とは、社会的生産に関して必要な知識のつながりが、それを担う人間のつながり——関係の中で^{システム}体系として形成されている状態を想定している。

「〔社会的〕物的生産システム」は、社会的生産という形での人間のモノに対する働き掛けの中で、モノ（財）が整序されシステム化されることによって形成される。それは、原料から、機械を含む中間生産物を経て完成品に至る体系である。物的生産システムは、知的生産システムの物財への反映である。

例として、自動車産業およびその関連分野を眺めてみよう。説明の便宜上、まず物的生産システムから説明していく。

生産の川下から見ていくと、最後の組立て作業の前に色々な部品の製造がある。部品は、組立てと同じ企業で製造されるもの（内部製造）もあれば、他の

企業で製造されるものもある。組立ては、熟練した人間の手で行われる部分もあるし、ロボットによって行われる部分もある。人間によって行われる場合でも、流れ作業の部品を運ぶ機械・設備がある。そのような機械・設備、ロボットは通常他の企業で製造される。部品、機械・設備、ロボットの製造には、例えば部品に対する金型など色々な産業機械や工作機械が使用され、それらを製造するにはまた別の色々な工作機械や部品が必要であり、それらを製造するには更に別の工作機械や部品が必要である、といった具合に製造の連鎖が続き、最後は鉄、非鉄金属、あるいはプラスチックのものの原料の石油などに行きつき、それらを生産する鉱業部門がある。このようなモノ（財）の社会的なつながりは体系をなしており、それをここでは「物的生産システム」と言っているわけである。

一方、物的生産システムの色々な部分にそれぞれ人間が関与しているが、その人間の頭の中には、生産に関するそれぞれの職務を行う上での知識が存在し、社会的生産に対応したそれぞれの人間のつながりの中で知識の社会的体系ができていく。それを「〔社会的〕知的生産システム」と言ったわけである。

知的生産システムが物的生産システムを規定する力が強いのは、第二次世界大戦後の日本およびドイツの予想以上の復興の速さを見ればうなづけよう。

大戦直後、日本の産業、生産設備は潰滅的な状態にあったが、技術者を始め人材はある程度残っていた。知的生産システムもズタズタに分断された状態にあったが、知識を担う人間がいたので、それは急速に再編成された。知的生産システムができれば、それに対応して物的生産システムも形成される。知的生産システムの編成よりは時間が掛かるであろうが、物的な素材＝物財が与えられれば、意外と早く物的生産システムも出来上がる。そして、現にそうだったのである。

第二次大戦後の日本は、知識を担う人間が残っていたという基本の上に、更に教育に力を入れて足りない部分を補い、一早く知的生産システムを再編成したわけである。そこに、アメリカからの物的援助によって素材＝物財を与えられ、更に、「傾斜配分」という、基幹産業優先の効率的資金配分、効率的資本形

成によって、予想以上の速さで物的生産システムが再編成され、復興がなし遂げられた。確かに、朝鮮戦争のもたらした金偏景気もあったが、知的生産システムの形成が無ければ、物的生産システムの形成も無かったであろうし、従って急速な復興も無かったであろう。

これに対して、物的生産システムが知的生産システムを規定・產生する力が弱いことは、発展途上国への、知的援助を欠いた偏った物的援助が、所期の効果を挙げ得ない例が多いことでも分かるであろう。せっかく途上国に送られたプラントがそのまま使われずに野晒しになっていた、という話は、よく耳にするところである。

基本的知的生産システムが形成されていないところでは、基本的物的生産システムは成立し得ないし、基本的物的生産システムが存在しないところでは資本財を含め生産財＝経済的物財は生産機能を発揮し得ない。知的生産システムが物的生産システムのみに触発されて形成されるということが難しいことは、途上国の事例から明らかである。知的生産システムの存在しないところに物的生産システムを移植したとしても、それは機能しないであろうし、早晚崩壊することとなろう。知的生産システムは、物的生産システムとは別に、教育、更に社会的一般知的醸成によって形成されねばならず、それはかなりの時間を要するであろう。

環日本海地域は、いずれもある程度以上の科学技術の発展段階にあり、それを基礎として、ある程度の知的生産システムが形成されている、と見ることができる。

この地域は、**共通**の文化的基盤は脆弱であるが、共通の科学技術的基盤（広い意味の文化的基盤に含まれる）——それもある程度以上の水準の共通の科学技術的基盤をもち、そしてその基盤の上に、ある程度以上の水準の共通の基本的知的生産システムをもつことになり、それに対応する物的生産システムももち得ることになるのである。

〔仮定2と帰結について〕

各国各地域が、なろう事なら付加価値の高い産業を導入しようとするのは当然の事である。ただ、知的生産システム、従って物的生産システムが存在していない場合には、導入しようにもそれができないか、導入してもそれを定着させることができないのである。

現在は、発展途上国援助の思想、体制が世界的にある程度出来ているので導入まではもっていける場合が多いかも知れないが、それに相応の知的生産システムが存在しないので、結局定着させることに成功しない、ということになるのではなからうか。

環日本海地域において、知的生産システムがある水準以上であれば（また、現にそうであるが）、生産に関する知識、情報は、高い処から低い処に流れ、低い処では容易にそれが吸収されて知的生産システム的水準が上がり、地域全体として平準化がなされる。知的生産システムがある程度以上の水準であるとは、テイク・オフに必要な基本的な知的生産システムが確立している、ということである。

知的生産システムが平準化すれば、仮定1によって物的生産システムも平準化する。ここに一つの経済圏——「環日本海経済圏」が形成されることになる。

EUに照らして考えれば、「補完性」よりも、むしろ経済的に均質な地域が「経済圏」と呼ぶにふさわしいであろう。現に、この平準化は、後に見るように、好むと好まざると環日本海地域の中にすでに起こりつつあり、それに注目しないことは、時代への逆行ということになろう。

因みに、前にも触れたようにロシアの自然資源、中国の良質の労働、韓国の中型技術、北朝鮮の良質の労働・自然資源、日本の大型・先端技術——という形の「補完論」は、相手を、原料供給国、安価な労働の供給国、中型技術で日本の大型・先端技術を補完する下請国といった地位に固定化する考えになりかねない。現在環日本海地域の中に起こりつつあることは、それとは逆方向の「平準化」であり、また、我々としては積極的な技術移転によってその方向を目指すべきである。

〔平準化の基本的要素〕

物的生産システムの平準化とは、経済圏のどこで切っても寸分違わず全く同じになる、ということではない。重ね合わされるように全く均等になる、ということではない。同じになっていく質的基本要素がある、ということである。先取りして言うならば、垂直分業、工程分業は否定されても、水平分業の余地は残っているということである。

では、「質的基本要素」とは、何であろうか。

それは、前述の「付加価値の大きい産業」の中で、社会的生産過程が長く複雑な、すなわち裾野が広く、しかも当面持続性があり安定性のある、そして没个性的な産業・業種とその生産態様である。具体的に言うと、製鉄業などの伝統的なものに対して、CNC工作機械の製造などハイテク機械工業、大型電機電子工業、自動車工業など、複雑な社会的生産過程をもった重工業——言わば複雑重工業、及び、ハイテク装置を取付けた家電の製造など、やはり複雑な社会的生産過程をもった、あるいはもち得る電器電子工業——言わば複雑軽工業、並びに、伝統的なものに対して、半導体材料、超合金、ファイン・セラミックスの製造に関わる新素材産業としての化学工業、金属工業——新素材産業である。それらが揃いパックになって、知的生産システムの下地の上を拡散していくと考えられるのである。なお因みに、重化学工業、軽工業といった伝統的な分類方法は、今の時代には合わない面が出てきている。

さてここで、「中国産業政策要綱」をもう一度思い出してみよう。

「機械電子、石油化学、自動車製造および建設業の発展を速め……支柱産業になるよう努力する。」

ここに掲げられた産業・業種は、この「質的基本要素」としての産業・業種とほぼ同じである。

建設業について一言触れる。それは、一つは産業の基盤であるインフラストラクチャーとの関連で重視されているものと思われる。インフラストラクチャーの整備は、ハイテク産業等の基盤として、またハイテク関連外国企業等の誘致のためにも重要である。一方、最近の建設機械はハイテク装置を多く取

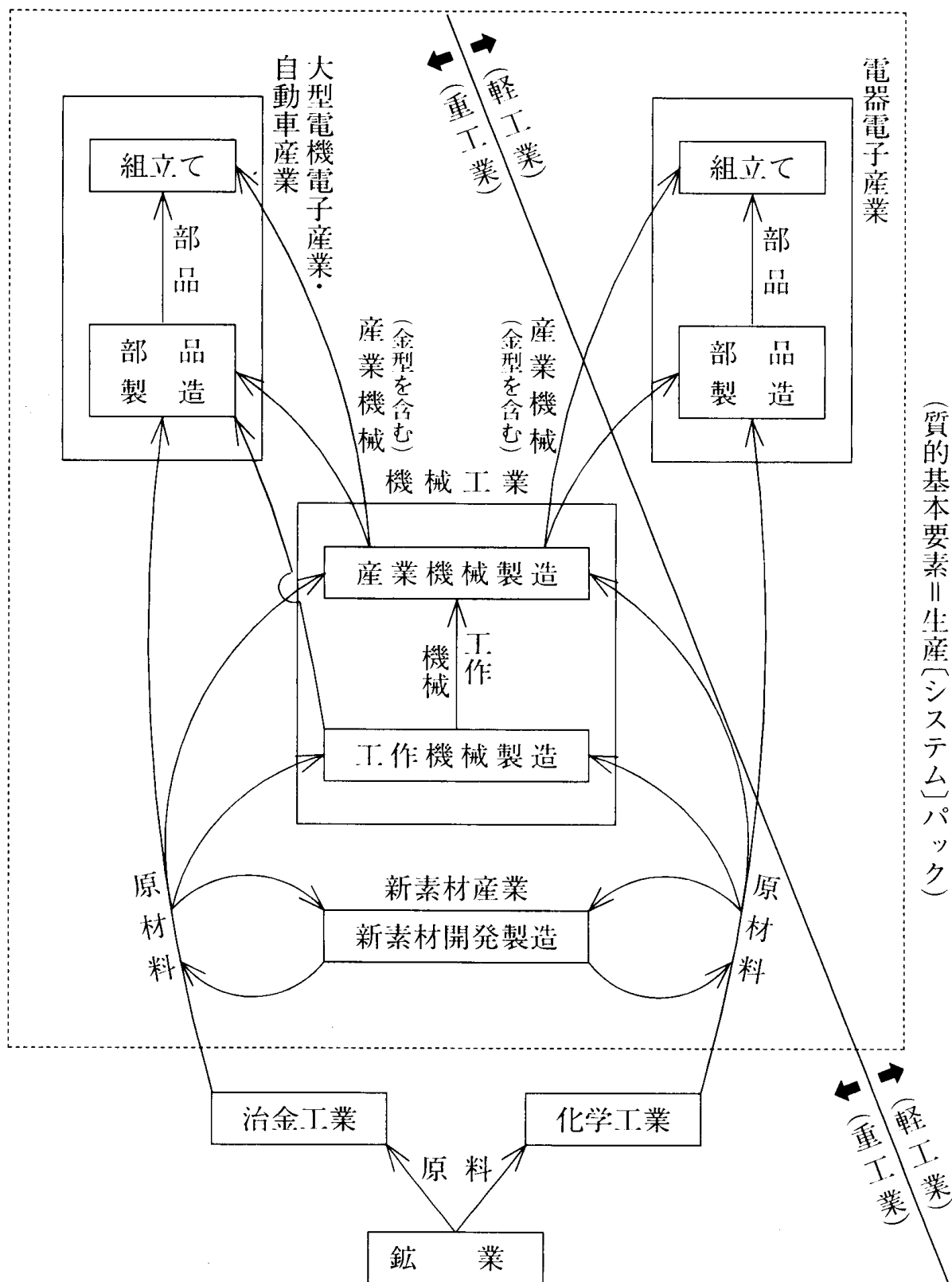


図1 近代的諸工業・産業の基本的関係

り付けるようになってきている。その最たるものは、英仏海峡トンネルの掘鑿（シールド工法）に使われた日本の掘鑿機械に見ることができる。⁽⁸⁾ 建設機械の進歩が斬新的な新工法を可能にしているのである。従って、最近の建設機械の製造は、前述の「ハイテク機械工業」の一部として考えることができよう。

「質的基本要素」として先に述べた産業・業種の諸工業は、いずれも生産自体、付加価値が大きく、更に、ハイテク分野において大きな付加価値をもたらし得る「開発」につながる可能性をもっている。また、生産関連領域、裾野が広く、その意味で社会的にも全体として大きな付加価値をもたらし得る。

環日本海諸国・地域は、条件の許す限り、又必要な条件を作っても、このような産業・業種の諸工業を、言わば一つの「生産〔システム〕パック」として求めようとするであろう（図1）。それを生産パックの拡散と見ることができよう。平準化をそのような形で捉ええることができるのである。

〔「平準化」のエントロピー〕

「平準化」に係る「生産パック」の拡散の度合いを数量的に捉える方法として、エントロピーの概念を用いることが考えられる。その場合、拡散が進むほど、エントロピーの値は大きくなる。

エントロピーの概念は、最近では自然科学以外の分野（情報科学、社会科学の諸領域）にも導入され、用いられるようになってきている。

これは、一つの譬えと見れなくもない。以前は確かに「譬喩は証明にならない」という事がよく言われた。しかし、見方を変えれば、——システム論的な見方をすれば、「譬え」とは、他との間のシステムの類似性を認め、概念導入の形で、見方に関して他のシステムを充てはめようとするものである。そのような発想は、サイバネティクスに始まったと考えられる。

複雑重工業、複雑軽工業、新素材産業のパックは、環日本海諸国・地域の「近代化政策」を背景として、また、それら諸国・地域の一定水準以上にある基本的知的生産システムを下地として環日本海地域全域に拡散し一様化＝平準化していくと考えられる。その平準化のプロセスを、「環日本海経済圏」形成の

プロセスとして捉えることができる。それを、エントロピーの概念を用いて説明してみる。⁽⁹⁾

p_m : 地域数が m のときの、生産パックの分布のパターンの総数

k : 定数

\ln : 自然対数

n : 圏域内の構成地域の数 (圏域を十分細かく分割し、従って n を十分大きくとる)

m : 生産パックの拡散し得る地域の数

s : 制限を加えられたときの、生産パックの拡散し得る地域の数

N : 生産パックの個数

$n > s \geq N$

S_m : m に関するエントロピー

とすると、

$$p_m = \frac{m!}{N!(m-N)!} \quad (1)$$

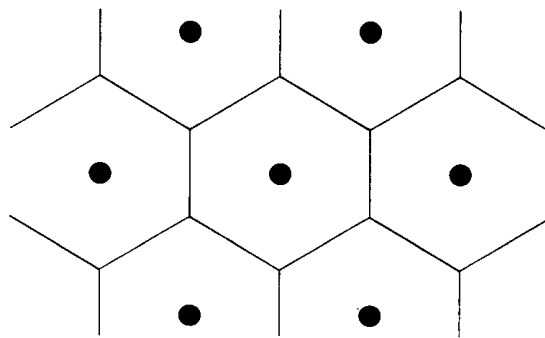
$$S_m = k \ln p_m \quad (2)$$

$$S_n > S_s \quad (n > s) \quad (3)$$

となる。

生産パックは、狭い範囲 (日本) に閉じ込められてあるよりも、広い範囲 (「環日本海圏」) に拡散する方がエントロピーが大であり、そのような状態になろうとする一般的傾向がある、と言える。

拡散の過程は、具体的には、先進地域から他の地域への工場移転であり、空洞化である (筆者は、それは長期的、大局的にはむしろ望ましいことである、と考えている)。



[注]

●点：生産[システム]パック

図 2

拡散を阻むもの（制限）は、知的生産システムの水準の地域的格差であるが、それがなくなって平準化すれば（知的生産システムの拡散）、平準化のなされている範囲内に物的生産システムの拡散も行われる。地域的格差は、積極的な技術移転によって解消する。

拡散が行われた結果は、原則として均等な間隔の、生産パックの定着がなされる（そこが、恒久的に流動的な気体分子の分布と異なるわけである）。

生産パックは、定着した後、適正規模への増殖がなされるので、totalの生産量は、拡散後の方が拡散前より大きくなる。

生産パックが定着したときのその分布の状態は、図2のように支配面積に関して六角形の格子、すなわち蜂の巣状になり、その状態に安定するであろう。⁽¹⁰⁾

また、その形成のプロセスにおいて、環日本海諸国・地域は、相互に経済的作用を及ぼし合いながら平準化を促し、また、平準化が経済的相互作用を促すという形で、「平準化」と「経済的相互作用」との間でフィード・バックが行われている。平準化によって障壁がなくなり、環日本海諸国・地域の相互の経済的交流——〔水平的〕貿易、投資活動、資本活動、資源の適正配分、人的交流など——資源の流動性が高まり、盛んとなった経済的交流が更に平準化を促す、といった具合にである。そのような中で、経済的共同行動・計画が可能となる。

平準化に基づく経済的交流はすでにかかなり進んでおり、将来的にはEUの形にかかなり近づき得るものと思われる。「平準化に基づく経済的交流」がかかなり

進んでいることに着目すれば、「環日本海経済圏」はすでに存在する、と言えなくもない。

尚、技術は、平準化しながらも、一方で生物の進化のように、複雑化（迂回生産）と単純化を繰り返しながら効率化の方向に進歩・発展し続けていることは、言うまでもない。

3. 平準化を促す要因

〔近接性と環構造〕

環日本海地域が全体としてある程度の水準の知的生産システムを共通の基盤としてもつ以上、その知的および物的生産システム（両者を併せて改めて「生産システム」とする）は、「生産〔システム〕パック」の拡散を通して、窮極的に基本的、質的な「平準化」の状態を指向するわけであるが、それを促進する要因として、「近接性」と地形上の「環構造」が考えられる。前者は一般的に見られる要因であるが、後者は環日本海地域の地理的特徴に関わるものである。

以下、それぞれについて説明する。

〔近接性〕

近接性については、必ずしも国境線で隣接している必要はない。海を隔てている場合でも、それほど遠隔でなければ近接していると考えてよいであろう。その許容の範囲は、地中海、北海、バルト海などとその周辺地域の事例に関する歴史的考察から判断することができる。

「平準化」が、「経済的交流」を含む「経済的相互作用」とのフィード・バックを通して進展し、「近接性」を媒介として経済的に質的にある程度様な、空間的に連続的な経済的なまとまりが分節され、形成されるとき、それを「経済圏」と呼ぶことができよう。

その場合、圏域内の諸地域は、一方が他方を単なる儲け場所、嫁ぎ場所とし

てしか見ない、というのではなく、対等の立場、換言すれば経済的には水平分業の立場にあるわけである。

因みに、「補完関係」そのものは、別に近接でなくても、相互に貿易が行われていれば存在するのである。先にも触れたように、そもそも輸出入のバランスがある程度取れている限り貿易はすべて補完的なものであり、補完的でない貿易などはない。貿易は、国際分業と裏腹の関係にあるのである。

例えば、オーストラリアは、日本から5,000キロも遠隔の地にあるが、日本にとっては鉄鉱石、製鉄に必要な粘結炭の安定的な輸入先として重要である。また近年は、原子炉でウラン燃料を入れる管の材料としてのジルコニウム（オーストラリアは、世界的に群を抜いて埋蔵量、生産量共に多い）、材料工学上重要なチタン（軽くて強靱であり、航空機の機体やタービン翼の原材料となる）の重要な輸入先でもある。また、オーストラリアにとっても、日本は、一般機械、精密機械、自動車、自動車部品の重要な輸入先である。すなわち、日本とオーストラリアは、互いに離れていながらも強い補完関係、分業関係にある、と言える。しかし、その事が直ちに両者を含む経済圏を意味するものでないことは、明らかである。つまり、敷衍すれば、ある国家（地域）間でかりに補完関係が出来たからといって、直ちにそれを「経済圏」と呼ぶべき必然性はない、ということである。

「環日本海圏」についても、他と比較して特別に「補完関係」、「補完性」を強調する理由はない。

「環日本海経済圏」を想定するとすれば、日本海ないし拡大日本海を取り巻く一定範囲における、近接性に基づく経済的平準化、一様性にこそその根拠を求めるべきであろうし、近接性こそが、キメ細かい、また即応的、機動的な経済的相互作用を通して平準化を促進する根本的、本質的要因である。

「近接性」は、更に、平準化を促進するだけでなく、平準化した地域に経済的共同行為を生み、その進展を促す。それがある程度進展すれば、近接性そのものと相俟って多少とも *gemeinschaftlich* な性格を具えた「経済共同体」が形成される。現在の環日本海地域でも、図們江開発計画や三江平原開発計画は、

そのような方向への萌芽と見ることができる。将来的には、西欧の場合のように共同の宇宙技術開発も考えられよう。それらは、単なる相互的な経済関係とは区別さるべきである。経済共同体は、経済圏の一つの極値を示すものと言うことができる。

そう見てくると、「近接性」は、単に平準化の促進要因というだけでなく、「平準化」そのものと相俟って「経済圏」形成の必要十分条件であり、更にその実質的な構成要素である、ということができよう。

本来一様であるべき世界経済の中に我々が敢えて「経済圏」と呼ぶ領域ができる、ということは、他と異なる特異領域が分節される、ということである。その分節の楔機が、「近接性」と「平準化」であり、その総合された概念が「経済圏」を規定しており、その最も先端を切っているのがEUである、ということができる。また、平準化は、生産システム、特に知的生産システムが当該地域において一定水準以上であることと、近接性によってなされることは、前述の通りである。

「補完的垂直分業」は、存在し得るにしても一時的なものに過ぎず、平準化に至る過渡的形態として捉えるべきである。

〔環構造〕

想定される「環日本海経済圏」は、地理的には内海をめぐる経済地域の形をとっている。

内海は、沿岸の諸地域を向き合わせ、互いに他の地域を介することなく直接に結びつける。更に対岸地点間の移動・輸送も最短距離で直線的になし得る。国境線は本来、二国を接しさせることしかできないが、内海は、言わば、三国以上を同時に接しさせることができるようなものである。これは、地形上の環構造の利点であり、ロシア極東、韓国、北朝鮮、日本に関しては（中国は、正確に言えば日本海に接していない）、互いに第三者の領土を通ることなく直接に往来することができる。相互の情報の伝達も、同様に直接的であり、途中で歪曲されることもない。

最近、情報の伝達は、地球上の各地がオン・ラインで結ばれ、距離や、途中における第三者としての他地域の介在は障害にはならず、問題でなくなったかのような印象を与え勝ちであるが、一方で、肌の触れ合いを通しての直接的な情報の重要性も高まってきている。そのような直接的な情報の方がニュアンスが失われず、その意味での情報の質が高く、結局一つの事柄に関する情報量が多いことになるからである。因みに、情報伝達手段の発達した現在の世の中において、オン・ライン情報で済ますことができず、例えば国内でも、わざわざ情報を求めて東京に集まる理由もそこにある。

地形が環構造であることの有利性を、次に空間経済学的な見地から、やや体系的に付言しておこう。

〔環構造の経済的利点〕

そもそも一般的に言って、海洋は、我々が想像している以上に人類に交通上の利便を与えてきた。海上移動の際の距離感は、陸上移動のそれに比べて何分の一であると言っても過言ではない。それは、例えば、マラヨ・ポリネシア語族あるいはオーストロネシア語族と言われる、比較言語学上互いに類似し、恐らく同一の祖語から派生したと思われる言語群⁽¹⁾ が、東はハワイ諸島、イースター島から西はアフリカの近くのマダガスカル島まで、また北は台湾（アタヤル語など）又はハワイ諸島から南はニュージーランド（マオリ語）まで、太平洋、インド洋に亘って驚くほど広範に分布していることからもうなづけよう。海は、人間活動、文化を引き離すのではなく、むしろそれらを伝播する媒体である。その点、山脈とは対照的である。

海が適度の大きさの内海であると、交通上の海の利便性は一層強くなる。地形が内海を取り巻く環構造であることの利点の一つは、内海が物資の輸送に関して経済上の利便をもたらす、ということである。それを理論的に説明するためには、予め「機会費用」の概念を説明しておく必要がある。

機会費用とは、一方を得ようとすれば他方を犠牲にしなくてはならない、というように互に利が両立しない場合に、その犠牲にしなくてはならないものの

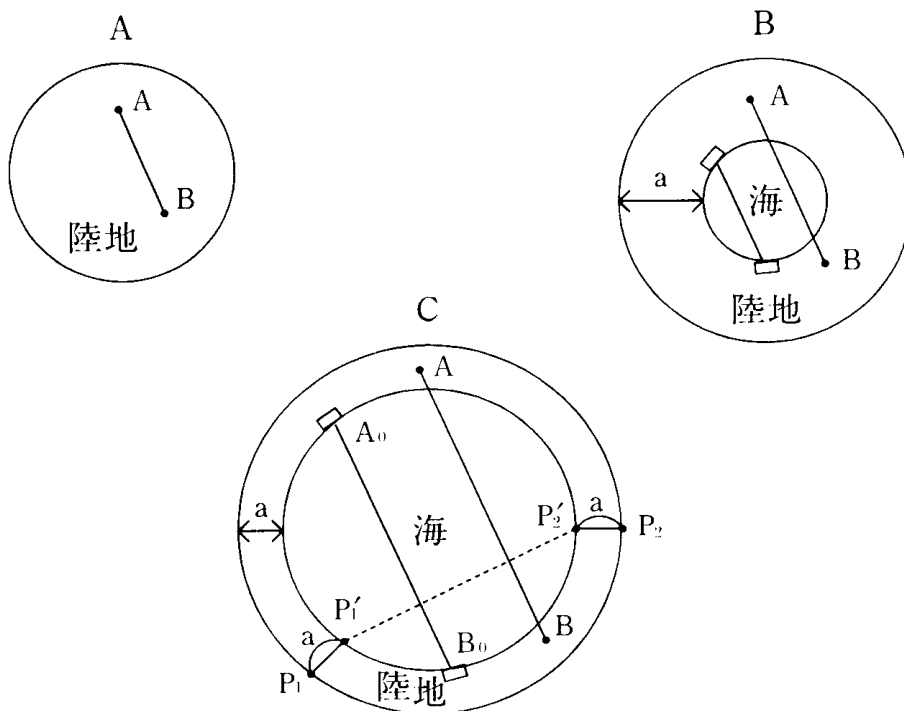


図 3

価値を、得ようとするものの機会費用というわけである。

陸上の輸送（人の交通も含めて）は、道路の建設などで、その分だけ工場用地、店舗用地、農地、宅地への利用が排除される。この排除され犠牲となる用役の価値が、陸上輸送のための機会費用ということになる。一方海上輸送は、機会費用がゼロに近いと考えられる。空輸の発達した現在でも、大量の輸送は、陸上ないし海上輸送に頼らざるを得ないことは言うまでもない。

今、事柄を単純化して、一定面積の陸地（これに一定人口を対応させてもよい）が円である場合（かたまって存在する場合）と、真中に内海を擁して円環である場合の二つのモデルを想定し、その陸地の中のあらゆる二地点間（図3のAとB）——正確には、二単位面積間——の移動（最短すなわち直線）に要する機会費用の総計を比較してみると、円環のそれの方が小さいことが、数学的に証明される。直観的に言えば、——正確な言い方ではないが、——図3、CのA₀—B₀間のように陸地を通らずに互いに行き交うことのできる部分が、円環が大きくなるほど（内円周の長さに比例して）増えることが想像されよう（Bとの比較でも）。

参考までに、以下数学的説明を付する。⁽¹²⁾

[illegible]

图 4

r_1 : 円環の内側の円の半径

r_2 : 円環の外側の円の半径

$$\pi r_2^2 - \pi r_1^2 \equiv \pi r^2 \quad (\text{一定面積}) \quad \text{より}$$

$$r_2^2 - r_1^2 = r^2 \quad (r \text{ は一定かつ正})$$

K : 内側の円の円周上の1点 P (正確には、無限小領域) から円環内のすべての点 (正確には、無限小領域) に至る径路 (直線) の機会費用 (円環内の通過にのみ機会費用を要し、内側の円の部分〈海〉の通過にはそれを要しないものとする)

k : 単位面積×単位距離、あたりの機会費用

環日本海圏をモデル化すると図4のような円環が考えられる。

さて、円環内の1点 P (生産・供給基地) から円環内のすべての点 (正確には、無限小領域) に至る径路 (直線) に係る機会費用の総計を最小にすることを考えるわけであるが、その場合、まず、 P 点 (生産・供給基地) は内側の円の円周上に設定されなければならない。また、 P 点から、円環内の点 A に至る、機会費用の最も少ない径路は、まず、 A 点と円の中心(O)を結ぶ直線 (半径) が内側の円周と交わる点 B に至り (内側の円の内部は機会費用はゼロ)、次に B から A に至るものである。従って、 K に関してはそのような径路のみを考えればよい。 A 点と同じ条件の点は、半径 OA の描く円周上に並んでいる。

$$\begin{aligned} K &= \lim_{n \rightarrow \infty} \sum_{i=1}^n k \cdot 2\pi \left(r_1 + m \frac{r_2 - r_1}{n} \right) \cdot \frac{r_2 - r_1}{n} \cdot m \frac{r_2 - r_1}{n} \\ &= 2k\pi \int_0^{r_2 - r_1} (x^2 + r_1 x) dx \\ &= \frac{k\pi}{3} (2r_2^3 - 3r_2^2 r_1 + r_1^3) \end{aligned} \quad (1)$$

$$\begin{aligned} r_2^2 - r_1^2 = r^2 \quad \text{より} \\ K &= \frac{k\pi}{3} \left[2(r^2 + r_1^2)^{\frac{3}{2}} - 2r_1^3 - 3r^2 r_1 \right] \end{aligned} \quad (2)$$

ここで

$$\frac{3}{k\pi} \cdot \frac{dK}{dr_1} = 6(r^2 + r_1^2)^{\frac{1}{2}} r_1 - (3r^2 + 6r_1^2) \quad (3)$$

(3) 式について、第1項と第2項の大小を比較するために、それぞれの2乗の差 Φ の正負を見る。

$$\begin{aligned} \Phi &= [6(r^2 + r_1^2)^{\frac{1}{2}} r_1]^2 - [3r^2 + 6r_1^2]^2 \\ &= -9r^4 < 0 \end{aligned} \quad (4)$$

従って

$$\frac{dK}{dr_1} < 0 \quad (5)$$

であり、 $K(r_1)$ は r_1 に関して減少関数となる。また、(2)より

$$\bar{K} = \lim_{r_1 \rightarrow 0} K(r_1) = \frac{2}{3} k \pi r^3 \quad (6)$$

となる。従って、

$$K < \bar{K} \quad (7)$$

以上より、一定面積の領域内に生産・供給基地を設け、そこから領域内のすべての点（無限小領域）に物資を輸送する場合、機会費用の総計は、領域が円である場合よりも円環である場合の方が小さい。しかも、円環が大きいほど、すなわち、円環の外円または内円の直径が大きくなるほど（面積が一定なので、円環の幅は小さくなる）、機会費用の総計は小さくなる。勿論、円環が大きいほど海上輸送費は増大し、それと機会費用が（総計）均等するところに円環の大きさは画定される。

海上輸送は、機会費用がたとえゼロに近くても輸送費はある程度掛かるから、それを考慮に入れると、経済的に有利な円環の大きさには当然限りがある。

では、最も経済的な円環の大きさは、いかにして決定されるであろうか。

陸上輸送には、機会費用のほかに陸上輸送費、道路・施設費が掛かる。更に、排気ガスによる公害、あるいはその防止の費用が掛かる。

海上輸送には、機会費用はゼロだとしても、やはり海上輸送費、港湾施設費、そして少なくとも陸上輸送費よりは多い保険料が掛かる。結局、機会費用、並びに陸上輸送、海上輸送それぞれの総費用の兼ね合いの中で最も経済的な円環の

大きさが決定することになる。その点、環太平洋は、環状経済圏としては大き過ぎることが想像されよう。

歴史的に見ると、ローマ時代の、また東方貿易の背景となった地中海・黒海、ハンザ同盟の背景となった北海・バルト海、またアングロ・アメリカとラテン・アメリカの間に介在しているメキシコ湾・カリブ海などの事例からも考えられるように、内海を取り巻く環状の地形は、内海が適当な大きさである場合、沿岸地域を結合する働きのあることが窺える。民族的、人種的にも異なる、また体制的にも異なっていたロシアという要素の存在のためかも知れないが、環日本海地域にこれまで経済交流が活発でなかったのが、むしろ例外的であったと言えよう。

ロシアという異質の要素の存在、これまで経済交流上の大きな障害になっていたと思われる経済体制、政治体制の違いということに関連して更に敷衍して述べると、陸上輸送では他国を通過しなければならない場合が出てくるが、その場合には多かれ少なかれ政治上の問題が付きまとう。

中国は、つい数年前まで同じ社会主義国同志であったが、長い間互いに冷戦状態にあっただけに関係の複雑なロシアとの間に、ザルビノ港を長期借用する協定を1992年に締結している。現在、吉林省琿春市から長嶺子を経てロシア領内に入り、クラスキノを経てザルビノ港に至る鉄道の建設を、中ロ協力の形で進めている。⁽¹³⁾ この鉄道がロシア領内を通過する距離はわずか60キロメートルほどに過ぎないが、その部分は、今のところあまり進捗していない。

中国は、それとは別に、図們江を通過して日本海に出る輸送路も何としても確保したいようであり、その図們江開発への意欲は衰えていないようである。

他国を通過する上での政治的な問題は、一種の費用と見ることができるが、経済体制、政治体制の違いは、その費用を高める方向に働く。それに対して、国家間に海が存在する場合は、そのような費用もある程度節約できることになる。

いずれにせよ、地形上の環構造は、内海周辺地域の経済的諸要因の機能を活発にし、その中で生産〔システム〕パックの拡散（物資の輸送とパラレル）、そ

して地域内における生産システムの最も高いレベルに収斂する形での平準化を促進する。

4. 「拡大環日本海経済圏」の分節——カタストフィー

〔黄海・東シナ海を含めて〕

「環日本海経済圏」の環構造に関連して、更にここで付言しなければならない事柄がある。それは、厳密に言って中国は日本海に接していないということに関してである。

中国の領土は、図們江の河口から約15キロメートル遡ったところで、ロシア領と北朝鮮領に挟まれて途切れているのである。1860年の北京条約によって中国がロシアに沿海州を割譲してから、そのようなことになったのである。

しかし、本来の日本海に黄海、東シナ海をつなげて、言わば「拡大日本海」ないし「大日本海」(the Greater Japan Sea; the Greater Sea of Japan)を考え、その周辺地域を「拡大環日本海経済圏」ないし「大日本海経済圏」(the Greater Japan Sea Economic Rim)とするならば、中国はその圏域内に入ることとなる。(「拡大日本海」の名称としては、ほかに「東アジア内海」、「東アジア地中海」などが考えられる。)

そうすると、拡大日本海は、地中海にかなり近い面積になる。すなわち、地中海が297万平方キロメートルであるのに対して、拡大日本海は226万平方キロメートルとなる。地中海文明からアナロジカルに考えると、そして現在の交通手段の発達状況から考えると、内海としては少なくともそのくらいの大きさがあった方が良く思われる。そう見た場合、朝鮮半島は、イタリアの位置、形になぞらえられる。それは、日本海に突出していること、国土面積の割に拡大日本海に接する海岸線が長いこと（特に、黄海・東シナ海に接した西側のリアス式海岸は長い）によって、古代ローマがそうであったように相対的に有利な状態に置かれることとなる。

一方、中国に関しては、本来の「環日本海経済圏」に通常含まれるとされる地域は、主に東北部（黒竜江、吉林、遼寧の三省）ということになるが、1984年以來、東北部の中でも黄海に臨む遼寧省大連市が14の経済開発区の一つとして位置づけられている。これからの東北部の開発にとって、その一つの拠点としての大連市の重要性はますます高まるものと思われる。しかも、大掛かりな

表1(A) 中国遠洋運輸公司（COSCO）大連仕出船の寄港状況
(1994年8月仕出)

| 船名 | 仕出港 | 第1港 | 第2港 | 第3港 | 第4港 | 第5港 | 仕向港 |
|------------------|------------|---------------|----------------|---------------|-----|-----|-----|
| 松城号 | 大連 8/4 | 横浜 8/8～9 | 名古屋 8/9～10 | 神戸 8/11～12 | | | 大連 |
| 安福号 | 大連 8/6 | 千葉 8/11～12 | 姫路 8/13～14 | | | | 秦皇島 |
| 浜城号 | 大連 8/11 | 横浜 8/15～16 | 名古屋 8/16～17 | 神戸 8/18～19 | | | 大連 |
| 松城号 | 大連 8/18 | 横浜 8/22～23 | 名古屋 8/23～24 | 神戸 8/25～26 | | | 大連 |
| SEA MASTER | 大連 8/23 | 大分 8/26～ | 富山 | | | | 大連 |
| 浜城号 | 大連 8/25 | 横浜 8/29～30 | 名古屋 8/30～31 | 神戸 9/1～2 | | | 大連 |
| 方城号 | 大連 8/29 | 新潟 9/1～6 | 豊橋 9/9～14 | 水島 9/21～22 | 扇島 | | 連雲 |
| 微山湖号 | 大連 8/30 | 大分 9/2～6 | 仙台 9/8～11 | | | | |
| CATHAY SPIRIT | 大連 8/30 | 名古屋 9/2～3 | 姫路 9/4～ | | | | |

〔出所〕『アジア貿易』アジア貿易通信社、第8390、8394、9395、9398号より作成

表 1 (B) 中国遠洋運輸公司以外の中国コンテナ船および
日本コンテナ船で大連に寄港するものの他寄港地

| 船籍 | 船 名 | 寄 港 地 | オペレーター |
|--------|-------|-----------------|-------------------|
| 中 国 | 連 茂 | 神戸・横浜／煙台・大連 | 山東省 国際貨運公司 |
| | 利 豊 | 横浜・神戸／大連 | SINOTRANS (遼寧) |
| | 易 潤 | 横浜・神戸／大連 | 〃 |
| | 吉 馬 | 横浜・大阪／營口・大連 | 大連三峰 船務公司 |
| | 華 杉 | 門司・神戸・横浜／大連 | 大連集装箱 船務有限公司 |
| 日 本 | 東 連 | 東京・横浜・名古屋・神戸／大連 | 川 崎 汽 船 |
| | 香 雪 蘭 | 大阪・横浜・神戸／大連 | ナ ビ ッ ク ス |
| | 槐 樹 花 | 大阪・横浜・神戸／大連 | 〃 |

〔出所〕『アジア貿易』アジア貿易通信社，第8377，8381号より作成

浚渫を要するなど、東北部の別の出口としての図們江の開発に時間が掛かることが予想される（開発が行われたとしても）現状の中で、黄海に臨む大連港は、中国東北部の最も重要な出口である。

ところで、大連から日本への船舶は、ほとんど黄海・東シナ海を南下して日本の太平洋沿岸に廻航している。例えば、表 1 (A)に掲げた、日中間の主要な航路を確保している「中国遠洋運輸公司（COSCO）」の大連仕出船の寄港状況を見ても、1994年8月中に大連を出航した船9隻中の8隻が太平洋沿岸に廻航・寄航していることが分かる。

また、中国遠洋運輸公司以外の中国コンテナ船、および日本コンテナ船で大連に寄港するものについて見ても、表 1 (B)に示すように、日本での寄港先は全部太平洋沿岸に限られている。すなわち、(A)、(B)全体として見ると、主に神戸、

大阪、名古屋、横浜である。(東京港への寄港は現在非常に少ないが、目下整備計画が進められており、今後は多くなることが予想される。それによって、太平洋沿岸への航路の誘因も一層大きくなるであろう。)

いずれにせよ、大連から太平洋沿岸への廻航が多いことから考えても、黄海・東シナ海を併せた「拡大日本海」を想定することには実質的な大きな意味がある。

更に、本来の日本海、および黄海・東シナ海、そして日本列島の太平洋側の沿岸水域、更に中国南部の沿岸水域ということで南シナ海を含めて改めて「拡大環日本海」(抵抗があるならば「北東アジア海」等でもよいであろう)と呼ぶこととする。

それは、見方を変えれば、「日本多島海」、「北東アジア多島海」、「北西太平洋多島海」……と呼ぶこともできよう。この海域は、内海と多島海の重層構造である。言わば、遠近によって別の見方のできるダマシ絵のようなものである。

そして、ロシア極東、東北部を含む中国の全体、北朝鮮、韓国、台湾、香港、沖縄を含む日本の全体が、その意味の「拡大環日本海経済圏」を構成することになる。そこで、これらの七国ないし地域は、海を介して互いに向き合うこととなる。そのような形で、経済の平準化現象を一層はっきり捉えることができるのである。「平準化」は、この意味の「拡大環日本海経済圏」を舞台として、それによって一層形成が促進されているのである。

なお、台湾や香港を当該圏域内に入れるならば、同じNIESないしASEAN諸国であるタイ、マレーシア、シンガポール、インドネシア、フィリピンを入れてもよいのではないか、という疑問が生じるかも知れない。確かに、日本企業の、電化製品や自動車の部品工場のそれら地域への進出状況(いわゆる日本経済の空洞化と裏腹の)は目覚ましいものがある。

しかし、ここで、表面上の華々しさにばかり捉われずに本質的なものに目を向けてみる必要がある。

中国は勿論、中国と同民族の地域でもある台湾や香港の場合には、「知的生産システム」が一般的な形ですでに形成されており、その下地の上に物的生産

システムの広い裾野がすでにある程度形成されている（重工業の伝統がそれを可能とする）。すなわち「平準化」を受容しそれに即応する態勢が出来ているわけである。

それに対して、タイなどの場合には、そのような安定的な態勢が出来るまでには、もう少し時間が掛かることであろう。

進出してくる先進国の企業の現地への対応の仕方も、中国、台湾などに対してはかなり高度の技術の移転をしているが、タイなどに対しては、部品と機械を持ち込んで（最近部品の一部は現地調達しているが、全体としては申し訳程度であり、口実の域を出ていない）稼ぐとい基本的パターンは変わっていない。言わば安い労働を求め、又、円高等を避ける出張生産の域を出ていないのである。

〔カタストロフィーによる平準化の分節——「拡大環日本海経済圏」の分節〕

知的生産システムが、現段階において、ある水準以上であるか、それ以下であるかは、他からの生産に関する知識、情報を受容して前述の「生産〔システム〕パック」を形成し得るか否かの分かれ道となる。すなわち、そのある〔一定の〕水準が分岐点となる。

日本の現在の経済状態を一応の未来の収斂点として、韓国、(北朝鮮)、ロシア、中国、台湾、香港は分岐点の上にある、と思われる。それに対して、タイ、マレーシア、インドネシア、フィリピンは、現在のところは分岐点の下にあると思われる。

シンガポールは微妙な位置にある。それは、知的生産システムは分岐点の上にあると思われるが、「拡大環日本海圏」から離れ、飛び地のようにになっていることである。

この分岐点を、カタストロフィー理論の特異点として捉えることができる。以下、図を用いて簡単に説明する。(図5)

この場合は、カタストロフィー理論でいう「くさびの点(cusp point)」で説明できる。⁽¹⁴⁾ 知的生産システムの水準が分岐点より上位の場合(A)は、P線

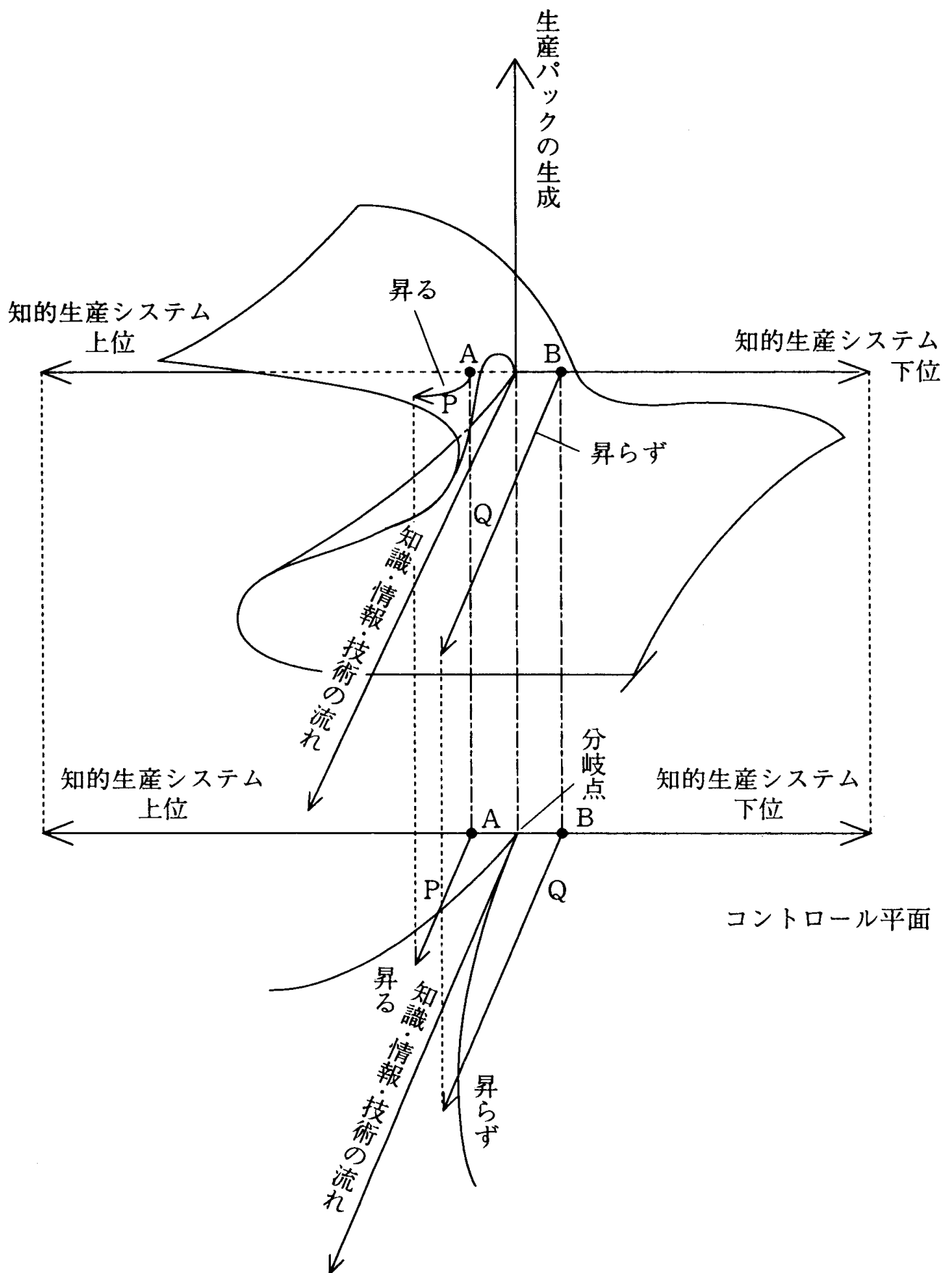


図5 経済発展(テイク・オフ)・平準化のカタストロフィー

を辿り生産パックの生成が進む（昇る）が、それが分岐点より下位の場合（B）は、Q線を辿り生産パックの生成は進まない（昇らない）。

日本、韓国、ロシア、中国、台湾、香港は、知的生産システムが分岐点の上にあることによって平準化に向かって生産パックの生成が進み、他の東南アジア諸国から差違化され、分節される、というように説明し得る。かくして、「拡大環日本海経済圏」が、他のアジア諸国・地域と差違化され分節される。

結語——窮極的には、貿易は縮小するに越したことはない——

以上、「環日本海経済圏」の形成を論じたが、窮極的には、世界経済全体が平準化されるであろうし（Sein）、またされねばならない（Sollen）であろう。

因みに、前者に係るのがpositiveな研究であり、後者に係るのがnormativeな研究である。人間が基本的にHomo oeconomicusであるとすれば、窮極の結果としてSeinはSollenに一致するであろう。窮極的には、「現実的なものは、理性的なもの」である（G. W. F. Hegel）。

現実の人間がHomo oeconomicusでないとして、経済を非合理性に委ねるところからは、進歩・発展は出て来ない（それは、SeinとSollenの混同である）。Homo oeconomicus実現の障害を除き、少しでもその実現に資する考え方、「経済」政策が必要であろう。現実の人間が何故Homo oeconomicusたり得ないかの解明はpositiveな研究によってなされようが、Homo oeconomicusの何たるか、又その実現の方法はnormativeな研究によってなされねばならない。

さて、「貿易が経済発展のための必要条件である」といった命題は、一つの先入観かも知れないので、再検討の必要がある。

輸送費等を考えれば、又将来増えると予想される注文生産の地域性を考えれば、貿易は出来るだけ縮小することが望ましい、ということが言えなくもない。生産パックの拡散・平準化がある程度それを可能にするであろう。少々パラドクシカルかも知れないが、技術移転を含む貿易は、貿易の縮小を目指して行わ

れている、とも言える。

又、技術開発とは、生産に関する知識要素の組合せ・結合と見ることができ、その点では、基礎技術も応用技術も本質的な差違はない。技術開発も、次第に川下（応用技術）から川上（基礎技術）に及んでいき、技術開発そのものの平準化もなされるであろう。

生産の基礎となるもので、しかも平準化が望ましいが地域的偏在の解消が難しいものに、自然資源がある。しかし、技術の進歩が、省資源や資源リサイクルによって、自然資源に関する地域的ハンディキャップ、あるいは「裏返していえば」地域的有利性をグローバルに平準化に近づけていくであろう。

技術進歩が、これまでそれほど有用でなかったものを有用にし、その面から自然資源に関する有利性の平準化がなされる、といったこともある。

日本は、自然資源に乏しい国の代表のように言われている。しかし、例えばビスマスは、以前は自動消化装置の口金、ヒューズ、はんだなどに使われていた程度であったが、最近は電子特性を安定させるためにフェライトに添加されたり、電子・光材料、半導体熱電対、熱発電素子、超電導物質材料の分野で研究開発、実用化が進められつつあり、その埋蔵量ベースは日本が世界一である。⁽¹⁵⁾ レーザーの発生に用いられるインディウムの埋蔵ベースも、日本は世界的にかなり多い方である。⁽¹⁶⁾

また、シリコンそのものは、地球で最も多い元素の一つであり、砂浜の砂も殆どシリコンから成るが、半導体素子の原料になり得るものは、ブラジル、マダガスカルに偏在している。⁽¹⁷⁾ しかし、精製技術が進歩すれば、利用し得る範囲も広くなり、原料採取上の平準化がなされていくであろう。

自然資源の利用上の有利性がグローバルに平準化するということは、異なる資源の間の交易が対等な水平貿易の形で行われる、ということである。

非個性的な生産「システム」パックがそれぞれ適正規模の単位で世界的に均等に分布し、生産に関して個性的な商品のみが水平貿易の形で交易され、個性の交換の形で、あるいは他地域の個性を求めて人々が移動、交流する、という形が世界経済の一つの窮極の姿として想定される。それは、分権（サブ・シス

テム)と集権(システム)を、パレート最適(Paretian optimum)を実現する形で統一した姿である、とも言える。

サブ・システムの形成によって〔全体〕システムの効率は高まり、⁽²¹⁾ 全体システムの発展が促進される。そのプロセスにおいて、サブ・システム間の生産システムの格差の解消が全体システムの中でなされることになる。

「環日本海経済圏」(サブ・システム)の形成は、世界経済システムにとっても、アナロジカルに考えて大きな意義をもつものと言える。

—— 1994年12月 ——

〔注〕

- (1) 中国でも、宋の「佃戸」による荘園耕作の形態が封建制に近いと言われるが、十分とは言えない。
- (2) 金田一郎「環日本海経済圏の構造と意義——文化論的地平において——」『新潟産業大学紀要』第7号, 1992, 参照。
- (3) アルタイ諸語は、比較言語学上、インド・ヨーロッパ語族と同レベルで「語族」という程、諸語の共通性が証明されていない。また、ウラル語族との違いもかなり大きいことが明確になってきたので、かつてのように「ウラル・アルタイ語族(諸語)」という言い方もしなくなった。
- (4) 日経産業新聞編『日本の製造技術』日経サイエンス社, 1992, pp.17-19, 213-214, 参照。
- (5) 『国際貿易通信』国際貿易通信社, No.8542, 1994年7月4日, p.4. 新華社電。
- (6) ibid., No.8537, 1994年6月22日, p.7. (引用文中の付点は筆者による)。新華社=中国通信。
- (7) ibid., No.8527, 1994年5月30日, p.4. 新華社=中国通信。
- (8) 三菱重工及び川崎重工製。
- (9) 『数学辞典』第3版, 岩波書店, 1985, p.463
- (10) Lösch, A., *Die räumliche Ordnung der Wirtschaft*, G. Fischer, 1944, S. 87.
- (11) Malayo-Polynesian 語族。Austronesian 語族とも言われる。共通の祖語が想定されて

いる。

- (12) 金田一郎「環日本海経済圏の構造についてのシステム論的分析」『国際開発研究』第2巻第2号, 1993, pp.113-112.
- (13) 『ロシア東欧貿易調査月報』ロシア東欧貿易会, 1993年9月, pp.1-4, 8, 11-19.; 小川和男・菱木勤治『入門・環日本海経済圏とロシア極東開発』日本貿易振興会, 1994, p.68.
- (14) Zeeman, E. C., *Catastrophe Theory* (Selected Papers 1972-1977), Addison-Wesley Publishing Company, Inc., Massachusetts, 1977, p.102 et segg.
- (15) 資源ハンドブック編集委員会『資源ハンドブック』丸善, p.386.
- (16) *ibid.* p.277.
- (17) *ibid.* pp.307, 309.